# ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

## PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



**Ceny ogłoszeń:** za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 30 gr.**

**Nr. 24-25. Rok wydania szósty.** | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 8 lipca 1927 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 179**



Gdynia przy oświetleniu nocnem w roku 1927.

# Początki ruchu osobowego na Bałtyku pod polską banderą

Dnia 7-go lipca parowiec pasażerski Gdańsk rozpoczął regularną komunikację Gdańsk—Gdynia—Hel, z zawijaniem również do Sopotu. Wiele powodów przyczyniło się do opóźnienia rozpoczęcia regularnego ruchu. Między innemi konieczność zamiany śruby Gdańska inną, o korzystniejszem działaniu, oraz jak stwierdza dyrekcja Żeglugi Polskiej w komunikacie prasowym — niegotowościa pomostów pasażerskich w Gdyni i Sopocie, a przedewszystkiem opóźnieniem pogłębienia wjazdu do portu na Helu.

Dnia 20-go lipca ma być uruchomiony również parowiec Gdynia, który odbywać będzie wycieczki zagraniczne na Bornholm, do Kopenhagi, do portów Szwecji, Łotwy i Estonii.

Podróż do Kopenhagi trwać ma 22 godziny, z czego widać, że wycieczki te wygodnym, pięknie urządzonym statkiem polskim, mającym 90 miejsc sypialnych cieszyć się będą dużem powodzeniem.

Jednocześnie Żegluga Przybrzeżna rozszerza połączenie regularne na wybrzeżu na razie na linję Gdynia—Hel—Jastarnia, na której kursuje mniejszy statek wydzierżawiony. W ten sposób ruch na linji Gdynia—Hel jest podwojony.

Przejazd Gdynia—Hel i z powrotem kosztuje tylko 3 złote i trwa w jedną stronę niespełna godzinę, wobec czego mówić można o poważnem potanieniu i przyśpieszeniu komunikacji z Helem z uruchomieniem żeglugi przybrzeżnej pod polską banderą.

Żegluga ta jest naturalnem uzupełnieniem dzieła budowy kolei Puck—Hel, która połączyła półwysep nieraz przez szereg dni burzliwych w zimnej porze roku odcięty przedtem od świata, z całokształtem sieci kolejowej Rzeczypospolitej.

Dziś, z uruchomieniem parowców Przybrzeżnej Żeglugi przynajmniej latem każdy z pasażerów, jadących chociażby z najdalszych krańców Państwa na stacje półwyspu helskiego, ma prawo w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, jak również w drodze powrotnej przerwać jazdę koleją i bez żadnej dopłaty zastąpić ją jazdą parowcem.

Byłoby bardzo pożądane, ażeby w przyszłości dla odcinka kolejowego Gdynia—Puck—Hel wprowadzona została wyjątkowo zniżona taryfa, coby odpowiadało krótkiej odległości morskiej Gdynia—Hel. Wówczas w związku z ożywieniem się wybrzeża również w innych porach roku możnaby było utrzymywać, chociaż i zmniejszoną komunikację Gdynia—Hel przez cały rok, a Hel jako najcieplejszy w zimie w całej Rzeczypospolitej punkt, otoczony wodami niezamarzającemi, mógłby się stać zimową stacją klimatyczną (por. fińskie stacje „chłodne" dla chorób płucnych) i miejscem wycieczek zimowych dla osób chętnych wrażeń surowej bałtyckiej przyrody.

Obecnie jesteśmy dopiero w początkach rozwoju Helu jako miejsca całorocznych wycieczek — przez rozpoczęcie komunikacji Żeglugi Przybrzeżnej.

# Rozmowy iskrowe pomiędzy armatorami i ich statkami.

Z każdym rokiem rozmowa radjotelegraficzna na dużą odległość staje się coraz łatwiejsza i wymaga coraz to mniejszych instalacyj.

Początkowo sądzono, że dla telegrafowania na dużą odległość potrzeba bezwzględnie długiej fali. Jednakże doświadczenie pokazało, że możliwe jest ono również przy fali krótkiej. Wojna światowa nauczyła radjotelegrafji bardzo szerokie koła osób w świecie cywilizowanym i po wojnie spowodowała silny rozwój radio-amatorstwa, poprzedzający jeszcze olbrzymi rozwój radjofonji amatorskiej, przeważnie zresztą pasywnej. W 1921 roku zebrał się kongres, który dla prywatnych rozmów radjotelegraficznych wyznaczył fale poniżej 200 metrów długości, ażeby usunąć możliwe zaburzenia, lecz zezwolił zato na budowę stacyj nadawczych aż do tej długości fali.

Natychmiast skorzystano z tego zezwolenia i zbudowano znakomicie działające aparaty dla nadawania na 50, później na 100 kilometrów. Niektóre z tych aparatów były następnie słyszane na znacznie dalszą odległość i stąd zrodziła się idea rozmowy na krótkiej fali przez Atlantyk. Pierwsze nadania transatlantyckie odbyły się w roku 1922, w roku 1923 odbyła się pierwsza rozmowa w obu kierunkach pomiędzy prywatnemi osobami. Już wówczas się wykryło, że 200 metrowa fale można zastąpić 100-u metrową.

W obecnej chwili rozmowa na krótkiej fali odbywa się na odległości olbrzymie, np. z Europy do Argentyny, do Chin, do Nowej Zelandji. W pobliżu Paryża w Issy istnieje stacja iskrowa o antenie zaledwie 4-o metrowej wysokości. Aparat nadawczy i odbiorczy znajduje się nawet w samym Paryżu. Stacja ta komunikuje się na krótkich falach z Indo-Chinami i Australją.

Statek francuski dla badań oceanograficznych i rybołówczych Jacques Cartier posługuje się również krótką falą, nadając codziennie z oceanu Atlantyckiego komunikaty do centrali meteorologicznej.

Najcenniejsza zdobycza w tym postępie jest oczywiście zmniejszenie potrzebnej mocy. Pierwsze rozmowy na krótkiej fali z Ameryką wymagały energji 100 watt, później zniżyło się ją stopniowo do 20 watt. Obecnie przesyła się radjotelegramy transatlantyckie z wydaniem energji 2-ch watt, czyli niewiększej niż przy oświetlaniu zwykłemi lampkami pokojowemi. Jednocześnie wygrywa się wiele miejsca, instalacja może być bardzo tania: każdy z armatorów może urządzić stację nadawczo-odbiorczą u siebie w biurze, nieznacznym kosztem. Dla porównania należy nadmienić, że stacje pracujące na długiej fali, np. do 20 000 metrów i więcej muszą posiadać olbrzymie anteny, rozpięte pomiędzy masztami o kilkadziesiąt metrów wysokości, a pracują wydając energję 500 kilowatt, czyli 500 000 watt, lub nawet 1 000 kilowatt.

# Nasza kronika portowa i żeglugowa.




**„Żegluga Polska" komunikuje.** Z powodu niewykończenia przystani w Sopotach, co powoduje, że w Gdyni parowce „Żeglugi Polskiej" muszą zawijać do niewykończonego basenu wewnętrznego, a to wymaga skomplikowanego manewru, zaś na Helu dostawa pasażerów na statek musi się odbywać za pomocą mniejszych statków, co ogromnie zatrzymuje obrót pasażerów, mogą zajść wypadki, że statki wychodzące z Gdyni i Sopot na Hel będą się późniły aż do czasu wykończenia przystani w Gdyni i do odpowiedniego pogłębienia portu w Helu, (a co od przedsiębiorstwa nie zależy) i dopiero wówczas ruch statków może być należycie uregulowanym.

Do chwili wydania specjalnego komunikatu statek do Nowegoportu zawijać nie będzie.

**Przybycie Ex-Wisły do Gdyni.** W porcie ładuje węgiel parowiec szwedzki „Runa" którym jest przemianowany i kompletnie odnowiony, z znacznemi przeróbkami, parowiec zlikwidowanej Sarmacji „Wisła".

**Ruch statków żeglugi polskiej.** Parowiec Katowice przybył dnia 3 b. m. do Ronneby (Szwecja) i wyładowuje węgiel z Gdyni. — Par. Warta jest w drodze z Bony (Algier) do Gdańska z ładunkiem 3 500 ton fosfatów i 263 tony tytoniu. — Par. Wilno kończy ładować w Dunkerce żelastwo do Gdańska. — Par. Toruń przeszedł kanał kiloński w drodze z Gdańska do Calais z ładunkiem 717 fathom kopalniaków. — Par. Poznań ładuje w Gdańsku drzewo, do Calais. — Par. Kraków ładuje w Gdyni węgiel do Sztokholmu.

**Nowe środki przeładunkowe w Gdyni.** Do portu przybyły na trzech wagonach i wyładowują się transportery dla ładowania węgla z wagonów na statki, skonstruowane przez inż. Zbydniewskiego i wykonane we fabryce maszyn w Inowrocławiu. Właścicielem tych przenośników jest firma Elibor: jest to konstrukcja ruchoma, pracująca przy pomocy motoru, mogąca przeładowywać węgiel jednocześnie z czterech wagonów. W tych dniach transportery zostaną zmontowane i odbędzie się próba, która się bardzo interesują koła eksporterów i żeglugowców.

**Roboty portowe w Gdyni.** Na falochronie głównym ustawiono już 14-ty keson, ogólna długość falochronu już przewyższa 250 metrów. Zakańcza się niwelowanie terenu środkowego na molo południowem, na miejscu zarefulowanego piaskiem t. zw. starego portu przekładają się już nowe tory kolejowe co idzie w parze z rozbudową stacji przetokowej Gdynia—Port. Budowa przystani na południowej stronie basenu wewnętrznego wciąż posuwa się wgłąb lądu i już przeszła linję szosy, wobec czego komunikacja promem z Oksywiem odbywa się obecnie po linji krzywej przy pomocy holownika Mottlau, który przy swej burcie holuje prom z jednego brzegu do drugiego.

**Ruch portu Gdyni za ostatni tydzień.** Ruch w porcie znów się ożywił. Zawinęło w tygodniu ubiegłym 12 statków morskich o łącznej ładowności 8 950 ton rejestrowych netto, w tem 10 parowców, 1 holownik, 1 lichtuga morska. Co do przynależności narodowej były 4 szwedzkie statki, 4 duńskie, 2 niemieckie, 1 francuski, 1 norweski. Wszystkie te statki weszły próżne. Odpłynęło z portu 11 statków o łącznej ładowności 9 005 to rejestrowych netto, w tem 9 parowców, 1 holownik, 1 lichtuga. Co do przynależności narodowej statków na wyjściu było: szwedzkich 3, duńskich 3, niemieckich 2, francuskich, angielskich, norweskich po 1-ym. Wyszło próżnych statków 1 (holownik), z pasażerami 1 („Pologne“, którym odjechało 268 emigrantów), 9 statków wyszło z węglem. Wywieziono 18 020 ton węgla, w tem 483 tony węgla bunkrowego.

**Ruch portu Gdyni w czerwcu.** Ruch portowy pod względem tonażu dorównywał miesiącom poprzednim, zwłaszcza na wyjściu (35 tys.ton netto ładowności), przeładunek węgla był jednak mniejszy niż w maju. Weszło do portu w czerwcu 38 statków morskich o łącznej ładowności 32 103 ton rejestrowych netto, w tej liczbie 35 parowców, 1 motorowiec, 1 holownik, 1 lichtuga morska. 35 statków zawinęło w stanie próżnym, 2 zaś (dwukrotnie parowiec „Pologne) przywiozły 29 podróżnych i 39 ton drobnicy. Co do przynależności narodowej statków na wejściu było: polskich 3 z 3 338 tonami rejestrowemi netto, szwedzkich 16 z 9 842 ton r. n., duńskich 10 z 9 000 ton r. n., francuskich 4 z 7 304 ton r. n., niemieckich 3 z 1 358 ton r. n., norweskich 1 z 925 ton r. n., angielskich 1 z 277 ton r. n. — t. j. razem 38 statków z 32 104 ton r. n.

Odpłynęło z portu 41 statków, o łącznej ładowności 35 387 ton rejestrowych netto, w tej liczbie 4 próżne, 2 z pasażerami, (dwukrotnie parowiec „Pologne“ z 557 emigrantami do Hawru), 35 z węglem. Węgla wywieziono 69 596 ton w tej liczbie 1 885 ton węgla bunkrowego. W ostatnich dniach czerwca ruch w porcie znów się ożywił i jednocześnie pięć statków ładowało węgiel.






**Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień.** W przeciwieństwie do poprzedniego tygodnia przeważał ruch wejściowy, świadczący o zwiększeniu przeładunku towarów, którego się należy spodziewać. Przybyło do portu w tygodniu 138 statków morskich w tej liczbie 107 parowców, 4 motorowce, 6 holowników, 5 lichtug, 13 żaglowców z motorem, 1 draga, 2 parowce nowej budowy. Ze statków tych 74 zawinęły próżne, 22 z drobnicą, 16 z żelastwem, 7 ze śledziami, 5 z pasażerami i drobnicą, 3 z jazdy próbnej, 3 z rudą żelazną, 2 z fosfatami, oraz po 1-ym z węglem, żelazem i drobnicą, drzewem, częściowym ładunkiem mieszanym, próżnemi beczkami, pszenicą, i drobnicą. Co do przynależności narodowej było statków na wejściu: polskich 3, gdańskich 8, duńskich 26, szwedzkich 28, niemieckich 47, angielskich 8, norweskich 8 łotewskich 3, francuskich 2, włoskich, holenderskich, estońskich po 1-ym, oraz dwie austrjackie motorówki. Na wyjściu było statków 127, w tej liczbie próżnych 14, z węglem 58, z drzewem 24, z cementem 3, na jazdę próbną 3 z melasą 2, z drzewem i drobnicą, cukrem, spirytusem, śledziami, resztą ładunku śledzi, końmi i naftą po 1-ym. (Uwaga: W powyższym ruchu nie liczona jest przybrzeżna żegluga). Wyeksportowano w tygodniu węgla 78 000 ton, drzewa 41 000 metrów sześciennych, w imporcie pierwsze miejsce zajęło żelastwo (złom) i śledzie, których import sezonowy szybko wzrasta. Do portu przybył duński motorowiec „Asia“ (10 800 ton nośności) po ładunek polskiego żelaza do Japonji. Ruch podróżnych, pomijając żeglugę przybrzeżną, w której nastąpił okres ożywienia, był nieznaczny, zwłaszcza na wyjściu, gdyż bezpośredniego statku osobowego do Ameryki nie było. Do Londynu wyjechało 86 osób, z Londynu 63. Z innych portów i do innych portów ruch był nieznaczny.

**Ruch portu gdańskiego w czerwcu i w pierwszem półroczu.** Miesiąc czerwiec wykazał mniejszy wzrost ruchu niż miesiące poprzednie, prześcignął jednak liczby dla tego miesiąca dla wszystkich lat poprzednich, nie wyłączając czerwca r. 1926, który stał pod znakiem strejku angielskiego. Zawinęło do portu w czerwcu 581 statków morskich o łącznej ładowności 309 871 ton rej. netto (w r. 1926 306 tys. ton, w r. 1925 129 tys. ton). Zachowany więc jest rozpęd nabrany od czasu strejku węglowego. Pod względem narodowości tonaż statków na wejściu rozdzielił się następująco: pod banderą niemiecką było 77 993 ton ładowności okrętowej, pod szwedzką 60 517, pod duńską 58 442, pod angielską 33 820, pod norweską 25 549, pod gdańską 13 099, pod polską 11 320, pod francuską 9 311, pod łotewską 6 248, pod fińską 4 611 ton, dalsze miejsca zajęły statki holenderskie, greckie, sowieckie, włoskie, estońskie, austrjackie, belgijskie. — Tonaż gdański tylko dlatego wysunął się przed polski, że w ruchu uwzględniono ruch (po kilka razy dziennie) parowców przybrzeżnej żeglugi, który jest z portu gdańskiego latem bardzo ożywiony.

W zestawieniu półrocznem jednak bandera polska powiewała na tonażu 55 169 t. gdańska zaś, nawet licząc statki przybrzeżne na 54 458 tonach pojemności okrętowej. Jak widać zaczynamy nareszcie we właściwy sposób korzystać z portu gdańskiego, a niezależnie od tego dość już pokaźny tonaż polski kursuje wprost do Gdyni i Tczewa bez zawijania do Gdańska.

Ruch statków w pierwszem półroczu wyraził się olbrzymiemi liczbami 3 332 statków z 1 879 274 ton ładowności na wejściu i 3 346 statków z 1 898 790 ton r. n. na wyjściu. Wzrost w stosunku do 1-go półrocza 1926 roku wynosi przeszło 20 %. Natomiast wywóz węgla wzrósł nawet o przeszło 50 %, wynosząc w pierwszem półroczu 1927 r. 1 853 232 ton, nie licząc węgla bunkrowego. — Drzewa wywieziono w przybliżeniu miljon metrów sześciennych, prócz tego znakomicie wzrósł wywóz cementu, żelaza (do Japonji), oraz odbywał się normalnie wywóz cukru, melasy, soli, sody, produktów naftowych, oraz świeżego mięsa. — W imporcie wzrastał ogromnie wwóz złomu, którego importowano w czerwcu przeszło 50 tysięcy ton. Był też okres intensywnego wwozu pszenicy. Coraz więcej utrwala się równowaga wywozu i przywozu, co dla rozwoju żeglugi i portu jest bardzo pożądane.




**Pogłębianie Wisły Morskiej zapewnione.** Ministerstwo Robót Publicznych postanowiło wszelkiemi możliwemi środkami przeciwdziałać hamującemu wpływowi niskich wodostanów Wisły na żeglugę morską Tczewa. — Jeszcze w bieżącym sezonie przysłana będzie na odcinek poniżej Tczewa druga silna draga pracująca obecnie pod Warszawą. Wydajność dragi Rady Poru w Gdańsku Fafner jest za mała by przeciwdziałać w okresie niskiej wody zmniejszaniu się głębokości na przemiałach i będzie ona nadal używana tylko do pomocy dradze, która zostanie na Wisłę Morską wysłana: będzie to zapewne draga, zakupiona w zeszłym roku w Holandji z zamiarem stosowania jej do głębszych bagrowań na Wiśle Morskiej pod Tczewem.

**Dalsze energiczne pogłębianie Wisły Morskiej.** Pogłębiacz Rady Portu w Gdańsku „Fafner“ bagruje obecnie pierwszy przemiał poniżej Tczewa, dla zapewnienia potrzebnej dla ruchu załadowanych statków morskich głębokości. Woda na Wiśle obecnie powoli opada; w ujściu duńska draga Suomi zakończyła pogłębianie, znajdując się obecnie na

Stoczni Gdańskiej dla niezbędnych napraw. Kanał wejściowy z Bałtyku do Wisły ma już szerokość 35 mtr na dnie, przy głębokości 7 metrów. Jednocześnie usuwane są stopniowo przeszkody natury prawnej ku wchodzeniu parowców i holowników do ujścia Wisły bez zawijania do portu gdańskiego, ku bunkrowaniu na Wiśle pod Schiewenhorst itd. Roszczenia gdańskie okazują się zupełnie bezpodstawnemi i samo życie wskazuje, iż odcinek morski Wisły Tczew-Bałtyk szybko się rozwija jako niezależna od portu gdańskiego droga dla statków morskich. Przy następnych robotach jest planowane poszerzenie kanału do 70 metrów na dnie.

# RYBACTWO MORSKIE.

## Z Wybrzeża.

Okres letni, a głównie miesiąc czerwiec, odznacza się zwykle brakiem ryby. Połowy bywają nieznaczne, więc nawet nie wszyscy rybacy biorą w nich udział. Większość zajmuje się sprawami gospodarczemi czyniąc porządki w domu przed przyjazdem letników.

Jeszcze do połowy czerwca zdarzały się wypadki połowu łososi, chociaż już tylko pojedyńczych sztuk. W Chłapowie złowiono kilkanaście drobnych okazów tej ryby (mielnicy). Głównie zajmowano się połowem flader i tylko ten połów dał rybakom znaczniejsze zyski. Łowiono te ryby niewodami ciągniętemi po dnie, przez kutry motorowe (trawlami) sieciami zastawnemi i haczykami.

W zatoce Puckiej dość dobrze łowiono węgorze na haczyki, do których jako przynętę używano krewetek. Niekiedy odczuwa się brak przynęty, lecz w tym roku wyjątkowo krewetek jest w zatoce Puckiej bardzo dużo. Oprócz przynęty, służą one również, nie zważając na swe drobne wymiary, do spożycia. Mięso ich jest może nawet smaczniejsze niżeli — zwykłego raka.

Oprócz flader i węgorzy dość dobrze łowiono węgorzyce (kwapy). Innych ryb złowiono niewielkie ilości. Ogólny połów ryb w czerwcu wynosi mniejwięcej (w tys. kg.) flader 125, węgorzy 5, węgorzyc (kwapów) 12 i innych ryb 5.

Ceny na rybę nie były wysokie. Płacono za fladry 50 groszy, za węgorze 2,— zł. za kwapy 80 groszy za kg.

W końcu miesiąca ukazały się około Helu śledziki, ale w ilości nieznacznej.

Dużo złowionej ryby rozchodzi się na miejscu, świeżej i wędzonej dla letników. Wędzarnie większe stały prawie bezczynnie. Stale pracowała tylko niewielka wędzarnia Konki w Jastarni, a pozatem Budzisza i Konkola w Pucku. Wszystkie jednakże dla spożycia miejscowego, a nie na wywóz.

Do Gdańska wywieziono przeszło 75 000 kg., głównie z Gdyni.

Zarząd Spółdzielni „Zjednoczenie rybaków morskich w Gdyni" zakupił większe ilości narzędzi i materjałów rybackich, które będzie rozsprzedawał rybakom za gotówkę i na kredyt po cenach znacznie niższych niżeli w Gdańsku, gdzie niestety rybacy dotychczas muszą się w swój sprzęt zaopatrywać.

## Mrożenie sposobem Ottesena.

Eksporter duński ryby w Thisted około roku 1914 wynalazł sposób mrożenia ryby, który znacznie przewyższa swemi zaletami przechowywanie ryby za pomocą zwykłego mrożenia. W Danji utworzyło się natychmiast towarzystwo z kapitałem 2 000 000 koron dla eksploatacji wynalazku, a w pobliskim szwedzkim Göteborgu powstało inne towarzystwo z kapitałem 1 000 000 koron. Dzięki wynalazkowi Ottesena mrożoną rybę przesyłać można na dalsze odległości z zachowaniem jej stanu wcale nie różniącego się od świeżego, gdyż ryba zamrożona tym sposobem posiada nadzwyczajną odporność. W większości krajów o rozwiniętym handlu rybami sposób Ottesena już jest wprowadzony, a od 1925/26 roku zaprowadzony on został również na parowcach i na parowcach rybołówczych w szczególności.

Najlepiej obecnie rozwinięte są chłodnie Ottesena w Danii, gdzie w Esbjergu i Skagenie urządzenia tego rodzaju dają do 50 ton mrożonej ryby na dobę. Normalnie funkcjonująca chłodnia daje od 5—50 ton mrożonej ryby na dobę.

Osobliwość mrożenia Ottesena polega na zastosowaniu silnego roztworu soli w wodzie. Roztwór taki trudniej zamarza niż woda słodka. Przy mrożeniu ryby chodzi o to, ażeby proces zamarzania nastąpił szybko: wtenczas tkanki ryby pozostają prawie niezmienione. Ottesen właśnie wykrył doświadczeniem, że szybkie mrożenie osięgnąć można przez zamrożenie ryby w mocno solonej wodzie. Przy 6 % soli roztwór zamarza przy 6° C, przy 20 % zaś roztworze zamarzanie następuje przy 14° C. Im więcej jednak obniża się punkt zamarzania tem naglej i szybciej następuje zamarzanie. Na tej zasadzie ryby umieszczone w silnym roztworze soli nie poddają się zamarzaniu, aż przy bardzo niskiej temperaturze, lecz za to przy przekroczeniu jej w dół zamarzają szybko i bez zmian wewnętrznych, co jest właśnie ważne dla konserwacji zamrożonej ryby.

## Międzynarodowa kronika rybacka.

### NIEMCY.

**Choroba zalewu wiślanego powróciła.** Urzędowo stwierdzono że 3-go czerwca po raz pierwszy w roku bieżącym zdarzyły się znów wypadki choroby Zalewu Wiślanego (Haffkrankheit). Zachorowało dwuch rybaków w porcie Heiligenbeil, trzeci wypadek jest podejrzany. Jak wiadomo choroba ta wywołana jest przypuszczalnie przez zanieczyszczenie zalewu jako skutek spławiania odpadków chemicznego przemysłu w Królewcu.

### STANY ZJEDNOCZONE.

**Rozwój przemysłu solenia śledzi w Alasce.** W ostatnim roku ceniono połowy śledzi przy brzegach Alaski na 3 852 dolarów. Przemysłowcy solący śledzie na amerykańskim wybrzeżu oceanu Wielkiego połączyli się w związek Pacific Herrings Packers Association. Ilość śledzi przeznaczonych do solenia rocznie wynosi obecnie 15—20 000 ton. Przez rozwój tych połowów powstała poważna konkurencja w Stanach Zjednoczonych dla śledzi atlantyckich, w szczególności dla krajów europejskich wywożących śledzie.

## Z gdańskiego rynku rybnego.

**Na rynku świeżej ryby** panowało znaczne ożywienie, dopływ świeżej ryby był znaczny, lecz zapotrzebowanie też było wysokie, wobec czego ryba została całkowicie wyprzedana, szczególnie duża była podaż flader, za które płacono 0,20—0,40 gd., za dorsze 0,40—0,50, za liny 1,20—1,50 za sandacza 0,60—1,00, za większe 1,00—1,40, za szczupaki 1,00—1,40, karasie 0,70—1,00, kwapy 0,25—0,40 gd.

Za wędzone fladry 1,25—1,50, za śledziki 0,80 gd., wędzony węgorz 3,50 gd., sardele (perki, Maifisch) 1,00 gd. wszystko za funt.

**Handel śledźmi** był ożywiony, gdyż w ostatnim tygodniu nadeszło wiele parowców z solonemi śledźmi. Większa była podaż matjasów, mniejsza matfulls gdyż tak wypadły tegoroczne połowy, w których łowi się śledzie mniejsze, lecz tłuste. Notowano za nowe szetlandzkie matties pierwszej marki handlowej 40—42 szylingów, nowe szetlandzkie matfulls pierwszej marki handlowej 43—45 sh. Stornoway matties średnio 50 szylingów. Stornoway matfulls średnio 55 sh., norweskie śledzie wiosenne 1927 18—22 szylingi, norweskie śledzie wiosenne 1926 16—20 sh. Drugiej marki handlowej szetlandzkich matties 38—40 sh., drugiej marki handlowej szetlandzkich matfulls 40—42 szylingi, wszystko nowego połowu. Poprzedniego połowu medio matties 60 szylingów, selectet matties 70 sh., large matties 80 szylingów — wszystko z marką Stornoway. Te same gatunki z marką Castlebay lub Buncrana o 10 szylingów drożej. Wszystko za duże pół beczki przy ładunkach cało-wagonowych.

Oczekiwana jest zwyżka cen na śledzie solone z wyjątkiem śledzi norweskich, gdyż połowy tegoroczne szkocko-szetlandzkie są mniejsze niż zeszłoroczne i solący śledzie ze swemi ofertami trzymają się w rezerwie, oczekując ogólnej zwyżki cen.

# Podróże morskie i sport żaglowy i motorowy.

**Wyścig Australja - Europa.**

Podróż z Australji do Europy przy pomocy żaglowca nie należy do najtrudniejszych mimo olbrzymiej odległości, gdyż się żegluje przeważnie z wiatrem o pomyślnym kierunku, a mianowicie początkowo z silnemi wiatrami zachodniemi, tak zwanemi „ryczącemi wiatrami czterdziestki“ panującemi pod 40-tym stopniem południowej szerokości. Prowadzą one statek od samej Australji aż do wysp Falklandzkich, skąd się wchodzi do południowo - wschodniego pasatu. Najtrudniejsze jest oczywiście przejście przez równik, a dalej im więcej ku północy tem silniej występuje składowa zachodnia, która pozwala na coraz szybsze zbliżanie się do brzegów kanału.

Niegdyś, w ostatniej epoce rozwoju żaglowców, — lekkich pełno-ożaglonych kliprów do przewozu herbaty, ustanowiono rekord sześćdziesięciotrzydniowy. Dziś marzyć nie można o tego rodzaju szybkości, gdyż wielkie żaglowce są innej budowy. Rozliczonych na tańszy ładunek żaglowców, odbywających te podróże jest mało i przezto korzystnie układy wiatrów nie mogą być często wykorzystane. Zwiększone zapotrzebowanie w Europie na zboże australijskie stworzyło konjunkturę, przy której prawie jednocześnie 13 większych poprzecznożaglowców opuściło Australję południową z przeznaczeniem do portów Europy północnej.

Wytworzyły się więc same przez się warunki do rywalizacji, a zapał, który ogarnął załogi żaglowców wytworzył atmosferę regat na odległości ¾ obwodu kuli ziemskiej.

Ze statków uczestniczących w tym ciekawym wyścigu było 9 fińskich, 3 niemieckie i 1 szwedzki.

Jako pierwszy przybył po 88 dniach podróży do Queenstown w Irlandji fiński 4-o masztowy bark Herzogin Cecilie, jako drugi Hougomount, 4-o masztowy bark fiński, w 124 dniach do Falkmouth, jako trzeci przybył fiński 4-o masztowy bark Ponape, również do Falmouth, skąd udał się do Gdańska, o czem już pisaliśmy. Jako czwarty przybył fiński 4-o masztowy bark Archibald Russel. Następne statki jeszcze są w drodze, przyczem z niemieckich statków tylko o 4-o masztowym barku „Gustav“ jest wiadomo, iż zbliża się do Europy, o innych dwóch — Lisbeth i Greif niema jeszcze żadnych wiadomości.

Podczas wyścigu, kiedy pojedyncze statki, żeglując całemi tygodniami samotnie, spotykały się w trudniejszych miejscach, jak np. po opuszczeniu wiatrów czterdziestki przy wyspach Falklandzkich i w doldrumach (pas ciszy i deszczów) panowało wśród załóg wielkie podniecenie. Przy pomocy stalowych lin przepuszczanych pod dnem statku oswabadzano od wodorostów hamujących bieg, malowano podwodne części burt kolejno, gdy były one na wietrze, przeładowywano ładunek dla uzyskania lepszego wykorzystania żagli i zmniejszenia hamującego odchylania steru, czyniąc to wielokrotnie, gdyż, jak wiadomo, warunki pracy żagli i sterowania zmieniają się w zależności od kursu i siły wiatru.

Również wprowadzano na nowo żagle, już obecnie przeważnie nie używane, — boczniki poszerzające poprzeczne żagle, po stronie zacisznej, wtórne żagle zawieszone pod ościeniem (bukszprytem). Rezultat tych olbrzymich regat jest nader pouczający. Wszystkie pierwsze miejsca aż do 5-go zajęły statki fińskie. Naród nie mający styczności z morzami otwartemi, zamieszkujący najgłębszy kąt Bałtyku, zamarzający na 5—7 miesięcy wykazał największą sprawność w żegludze oceanicznej. Nazwy statków wskazują, iż są to żaglowce budowane w Anglji, w Niemczech itd.. więc nie są budowane przez Finnów. Finlandja wprawdzie odznacza się w budownictwie statków, lecz tylko mniejszych, drewnianych i w mniejszym stopniu żelaznych. Z dawien dawna jednak jak w Finlandji, tak też w bliższej n. p. Estonji największe żaglowce udają się na jesieni w dalekie podróże, np. z tartem drzewem sosnowem do Australji lub południowej Afryki, a wracają na wiosnę z ładunkiem drzewa kolorowego, pszenicy, kopry lub innego ładunku z południowej półkuli, albo z pod zwrotników.

Wytrwałość i upór właściwe ludom północy pozwalają Finnom święcić triumfy również na polu żeglugi oceanicznej, jak święcili oni swój tryumf na ostatniej olimpjadzie sportowej, gdzie górowali procentowo nagrodami nietylko nad Amerykan., lecz również nad Norwegami i Szwedami, narodami żyjącemi w lepszych warunkach materjalnych i mającemi za sobą nieprzerwany okres niepodległości politycznej.

Przykład Finnów, dość bliskich naszych sąsiadów na Bałtyku każe nam jeszcze raz zastanowić się przed niewyzyskanemi możliwościami, które otwierają się przed nami jako narodem bałtyckim.

Niech wróci do nas stare hasło Zygmunta Augusta: łączność z ludami północy, a może lepiej uświadomimy się sami nie szukając zbyt łatwowiernie wzorów nie na zachodzie, a także nie na wschodzie.

Nie mieliśmy zresztą jeszcze należytej możliwości wykazania swych sił w dalekiej żegludze. Jako jedyny przykład służy podróż w r. 1924 „Lwowa“ z Paranagwy (Brazylja) do Falmouth, która trwała w ciężkich zimowych warunkach dni 78.



# Sanacja w Warsz. Tow. Transportu i Żeglugi.

**Pożyczka rządowa. — Nowe inwestycje.**

Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi zdołało pozyskać finansową pomoc rządu polskiego w celu przeprowadzenia gruntownej sanacji tego przedsiębiorstwa.

Pomoc rządowa polega na tem, że udzielona Towarzystwu swego czasu krótkoterminowa pożyczka inwestycyjna, wysoko oprocentowana, a wynosząca około 2 miljonów złotych, została umową obecną powiększona i skonwertowana na znacznie dogodniejszych warunkach. Stopa procentowa została zmniejszona a amortyzacja pożyczki rozłożona na lat 30. Za otrzymane dodatkowo kwoty Towarzystwo poczyniło już inwestycje i nabyło nowe statki na sumę około 2 miljonów złotych.

Towarzystwo zamierza wypuścić nową emisję akcji, przyczem rząd zobowiązał się wykupić wszystkie akcje, nierozebrane przez starych akcjonarjuszów.

Zarząd Towarzystwa ma ulec gruntownej reorganizacji, przyczem na czele przedsiębiorstwa ma stanąć Rada Administracyjna, złożona z trzech przedstawicieli rządu i dwóch delegowanych ze strony akcjonarjuszów Towarzystwa

**(Tyg. Handlowy).**

# Przebudowa byłych statków niemieckich.

Schipping Board zdecydował się przebudować eks-niemieckie Agamemnon i Mount Vernon na statki turbinowe. Są to byłe niem. Kaiser Wilh. II i Kronprinzesin Cecilie o wyporności 19 500 ton; należały one do Norddeutscher Lloyd, utrzymując ruch na linji Brema - Cherbourg - Nowy Jork. Pozostawały one w stanie rozbrojonym podczas wojny w portach amerykańskich i mają obecnie maszyny tłokowe o sile pierwszy 23 000 KM, drugi 46 000 KM i palą węglem. Zostaną one przebudowane na poruszanie turbinowe

wypróbowane już na pasażerskim parowcu amerykańskim Malolo na stoczni New Port News -Shipbldg. Corporation o mocy 18 000 KM. Szybkość będzie wynosić 20 węzłów, opalanie mazutem. Urządzenia będą na 700 pasażerów I klasy i 300 III klasy. Przed wojną były kabiny I, II i III klasy.

Koszta przebudowy każdego z tych statków obliczone są na 2 000 000 dolarów. Niemniej Shipping Board liczy, iż przebudowa ta się opłaci, gdyż oba statki uzupełnią służbę Leviathana na linji Nowy - York - Cherbourg - Southampton. Obecnie United States Line prócz Leviathana nie posiada na tej linji statków o szybkości ponad 15 do 16 węzłów.

Publiczność amerykańska poszukuje statków luksusowych i woli podróżować pod własną banderą. Tem się tłómaczy impreza przebudowy statków efektownych, czterokominowych, na słabsze, lecz nowoczesne maszyny, z urządzeniem przeważającej ilości kabin jako miejsc pierwszej klasy.

## Największe krany pływające świata.

(Dokończenie)

Jeden wykonawca kieruje wszystkiemi ruchami dźwigu; umieszczony pod żórawiem w kabinie swej, ma widok najlepszy całości. Na pontonie jest umieszczona maszyna parowa, poruszająca dynamo, prądem którego obsługiwane są wszystkie ruchy kranu. Simbad z łatwością podnosi 180 tonowy holownik. W kwietniu bieżącego roku podniósł on na pokład pasażerskiego parowca „Paris" walec długości 16 metrów, na 2,5 metrów średnicy, w którym zapakowany był posąg „Pantheon Wojny", wysłany do Ameryki. Statek znajdował się między dźwigiem i skrzynią na nabrzeżu.

Normalnem zastosowaniem Simbadu jest montowanie raf, kotłów i innych ciężkich części na nowej stoczni największych okrętów w Hawrze, przy nabrzeżu o głębokości 14 metrów przy najniższej wodzie.

**Rozkład jazdy pociągów Gdańsk - Nowyport.**

**Odjazdy z Gdańska:** 0,15 1,10 5,55 6,55 8,40 9,45 10,45 11,45 12,15 13,13 13,45 14,45 15,15 15,45 16,20 16,45 17,45 18,15 18,45 19,15 20,15 21,15 22,15 23,15.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,25 6,25 7,35 8,10.

Tylko w dni powszednie: 12,45 19,45 i 20,45.

**Odjazdy z Nowegoportu:** 2,45 4,50 6,25 7,26 9,15 10,15 11,15 12,15 12,44 13,43 14,15 14,45 15,15 15,45 16,15 16,50 17,15 18,15 18,45 19.15 19,45 20,44 21,45 22,45 23,45.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,55 6,55 8,10.

Tylko w dni powszednie: 13,15 20,15 i 21,15.

**Podróż Gdańsk - Nowyport trwa 20 minut.**

## Międzyportowy rozkład jazdy pociągów.

| Z Tczewa do Gdańska. | Z Gdańska do Gdyni |
|---|---|
| 0.13 — 0.58 | 1.27 — 2.04 |
| 4.45 — 5.45 | 6.15 — 6.47 |
| 6.07 — 6.40 | 6.50 — 7.24 |
| 7.10 — 7.45 | 8.00 — 8.31 |
| 8.00 — 8.26 | 8.41 — 9.12 |
| 8.26 — 9.19 | — — — — — |
| 9.40 — 10.08 | 10.35 — 11.07 |
| 10.01 — 11.00 | — — — — — |
| 11.20 — 11.48 | 11.56 — 12.22 |
| 12.00 — 12.47 | 13.05 — 13.37 |
| 14.19 — 15.17 | 15.33 — 16.06 |
| 16.31 — 17.00 | 17.16 — 17.50 |
| — — — — — | 17.55 — 18.28 |
| 17.27 — 18.03 | 19.15 — 19.53 |
| 19.37 — 20.30 | — — — — — |
| 20.10 — 20.42 | 21.05 — 21.44 |
| — — — — — | 23.20 — 23.56 |
| 23.11 — 0.05 | — — — — — |

| Z Gdyni do Gdańska. | Z Gdańska do Tczewa. |
|---|---|
| 2.25 — 3.00 | 3.20 — 4.16 |
| 6.48 — 7.18 | 7.30 — 8.19 |
| — — — — — | 8.35 — 9.17 |
| 8.40 — 9.10 | 10.47 — 11.40 |
| 11.30 — 12.03 | 12.15 — 12.48 |
| 12.51 — 13.23 | 13.37 — 14.18 |
| 14.08 — 14.44 | 15.10 — 15.48 |
| 15.31 — 16.01 | 16.40 — 17.37 |
| 17.19 — 17.45 | 17.54 — 18.22 |
| 17.58 — 18.30 | 18.55 — 19.26 |
| — — — — — | 20.39 — 21.32 |
| 22.23 — 21.05 | 21.25 — 22.02 |
| 21.10 — 21.45 | 22.05 — 22.36 |
| 21.51 — 22.21 | 22.30 — 23.19 |
| 22.53 — 23.27 | 23.42 — 0.40 |
| — — — — — | 23.37 — 0.14 |
| 23.13 — 23.50 | — — — — — |

# RUCH PORTOWY.

### Tczew.

**Na wejściu.**

19 czerwca: polskie licht. Antek 370 t. i Wojtek 377 t. z Gdańska (Wisła-Bałtyk), pol. licht. Benek 369 t. z Sztokholmu, pol. licht. Stefek 392 t. z Dollarö (Wisła-Bałtyk).

21 czerwca: pol. licht. Edek 352 t. z Kopenhagi (Wisła-Bałtyk).

26 czerwca: pol. licht. Alek 361 t. i pol. licht. Bartek 373 t. z Kopenhagi (Wisła-Bałtyk).

27 czerwca: pol. licht. Franek 382 t. z niem. licht. D. W. 701 382 t. z Trelleborga (Wisła-Bałtyk).

1 lipca: pol. licht. Bronek 373 t. z Limnhamnu, pol. licht. Bolek 369 t. z Skillinge (Wisła-Bałtyk).

3 lipca: pol. licht. Wojtek 377 t. i pol. licht. Stefek 392 t. z Malmö (Wisła-Bałtyk).

5 lipca: pol. licht. Wacek 382 t., pol. licht. Benek 369 t. z Odense (Wisła-Bałtyk).

Wszystkie te statki zawinęły próżne

**Na wyjściu.**

20 czerwca: pol. licht. Bronek 373 t. i pol. licht. Bolek 369 t. do Limhamnu i Skillinge z węglem (Wisła-Bałtyk).

22 czerwca: pol. licht. Wojtek 377 t. i pol. licht. Stefek 392 t. do Malmö z węglem (Wisła-Bałtyk).

1 lipca: niem. licht. D. W. 701 382 t. do Gdańska na stocznię (Wisła-Bałtyk).

2 lipca: pol. licht. Bartek 373 t. i pol. licht. Alek 361 t. do Aabenraa z węglem (Wisła-Bałtyk).

5 lipca: pol. licht. Bronek 373 t. i licht. Bolek 369 t. do Schiewenhorst z węglem (Wisła-Bałtyk).

### Gdańsk.

**Na wejściu.**

22 czerwca: par. Baltonia 1449 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp., spichrz Vistula), duń. par. Skinfaxe 1014 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Magnar 643 t. z Londynu próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Elisabeth 147 t. z Bergkwary próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. hol. Enak 6 t. z Cuxhaven próżny (Wisła-Bałtyk, Ballastkrug), niem. par. cyst. Ostsee 121 t. z Fredrikssundu próżny (Scharenberg, Westerpl.), niem. par. Sven Larssen 292 t. z Plymouth z żelastwem (Voigt, kan. port.), szw. par. Egon 291 t. z Rygi z towarem (Reinhold, kan. port.), holend. parowiec Schieland z Kopenhagi próżny (Hansa), gdański par. Balticum 364 t. z Svendborga próżny (Behnke i Sieg), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), szw. par. Caring 518 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Borghild 431 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K.).

**Na wyjściu.**

22 czerwca: norw. par. Elfi 397 t. do Parnawy próżny (Artus), norw. par. Acina do Skelleftea próżny (Benhke i Sieg), norw. par. Sten 753 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Erik 123 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Hintsholm 877 t. do Liverpoolu z drzewem (Reinhold), duń. parow. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko Skand. T. Tr.), niem. hol. Gladiator 22 t. do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), szw. par. Aegir 753 t. do Kalmaru z węglem (Bergenske), belg. par. Scheldedam 285 t. do Windawy z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Oceana 761 t. do Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd), niem. par. Viktor 469 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Johann Jeansson 320 t. do Manchesteru z drzewem (Behnke i Sieg), duń. par. Spigerborg 954 t. do Grimsby z drzewem (Bergenske), franc. parow. Seine 813 t. do Bordeaux z towarem (Reinhold), fiński par. Bore VIII do Santos z cementem (Bergenske), niem. par. Elin369 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), ang. par. Baltonia 1449 t. do Lipawy z pasażerami i towarem. (Un. Baltic Corp.), niem. parż Pylades 383 t. do Królewca z towarem (Wolff), szw. par. Braheholm 4070 t. do Nynäshamnu z towarem (Scand. Levante), niem. par. Bernard Blumenfeld do Sztokholmu z węglem (Voigt), norw. par. Jarl. do Stege z drzewem (Lenczat).

**Na wejściu.**

23 czerwca: duń. par. Signe z Kopenhagi próżny (Bergenske), niem. par. Lübeck 1007 t. z Lubeki próżny (Lenczat), szw. par. Fredrika 973 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand. Two

Tr.), duń. mot. Maagen 97 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske), niem. par. Diana 725 t. z Flens-
23 czerwca: sz. par. Georg 239 t. z Rendsburga próżny (Behnke i Sieg, Alldag), niem. par. Clara Blumenfeld 1465 t. z Hamburga próżny (Voigt, kolej nadw.), niem. par. St. Gertrud 211 t z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. hol. Corus z licht. Ruhr 651 t. i Aar 651 t. (Voigt, kolej nadw.), niem. par. cyst. Nordsee 127 t. z Szczecina próżny (Scharenberg, Westerpl.), niem. par. Elsfleth 257 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerplatte).

23 czerwca: łot. par. Viesturs 338 t. z Kopenhagi próżny (Artus), norw. par. St. Svithun 778 t. z jazdy próbnej (Stocznia Gdańska).

**Na wyjściu.**

23 czerwca: szw. par. Göta 620 t. do Oskarshamnu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), norw. par. Sankt Svithun na jazdę próbną (Stocznia Gdańska), niem. par. Lisbeth Cords 496 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg).

23 czerwca: szw. par. Elsie 826 t. do Bandholmu z węglem (Artus), polski hol. Krakus do Odense próżny (Wisła-Bałtyk), duń. par. Erindring 425 t. do Westerviku z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), duń. mot. Maagen 97 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), duń. par. Taarnholm 828 t. do Liverpoolu z drzewem i towarem (Reinhold), ang. par. Obsidian 404 t. do Avru z drzewem (Bergenske), fiński parow. Aegir 457 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold).

23 czerwca: niem. par. Lisbeth 1007 t. do Brahestadu próżny (Lenczat), szw. żagl. z mot. Tyra 40 t. do na Bernholm z węglem (Bergenske), norw. par. Mari 279 t. do Karlstadu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Egon 291 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), szw. mot. Fringilla 226 t. do Landskrone z cukrem sur. (Shipco), szw. par. Themis 283 t. do Bergen z towarem (Bergenske), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 t. do Gandawy z drzewem (Behnke i Sieg).

**Na wejściu.**

24 czerwca: szw. par. Smaland 1520 t. z Slite z towarem (Scand. Lev., kolej nadw.), szw. par. August 427 t. ze Słupska próżny (Bergenske, wolna strefa), szw. par. Gusten 353 t. z Karlskrony próżny (Bergenske, Westerpl.), ang. par. Baltonia 1449 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.).

24 czerwca: duń. żagl. z mot. Söstrene 49 t. z Oslo z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Indra 756 t. z Haderslewn próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), duń. par. Estland 724 t. z Kardyfu próżny (Shaw. Lovell, kan. port.), austr. mot. Falke 15 t. z jazdy próbnej (Bertram, b. skład węgla mar.), duń. par. Viktoria 1160 t. z Aarhus próżny (Ick, kolej nadw.), szw. par. Malmen 2260 t. z Newport News z fosfatami i tow. (Scand. Levante, wolna strefa), szw. par. Ellen 948 t. z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg, kolej nadw.), ang. par. Hamsterle 1261 t. z Huelvy z rudą (Behnke i Sieg, Wisłoujście), niem. par. Martha 356 t. jako do portu ukrycia z drzewem (Reinhold, b. skład węgla mar.), niem żagl. z mot. Olga 97 t. z Dzierzlowa próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Robur 574 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), szw. par. Frida 356 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand. kolej nadw.).

**- Na wyjściu.**

24 czerwca: niem. par. Dione 651 t. do Holmsundu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Hafnia 900 t. do Nynäshamnu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Hochsee 756 t. do Lipawy z węglem (Reinhold, duń. żagl. John 76 t. do na Bornholm z węglem Bergenske), szw. par. Hild 725 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), niem. par. Gretchen Müller 720 t. do Nantes z węglem (Reinhold).

24 czerwca: szw. par. Georg 239 t. do Ratanu z węglem (Behnke i Sieg), austr. mot. Falke (ex Klio) 15 t. na jazdę próbną (Bertram), niem. par. Phöbus 326 t. do Dortrechtu z drzewem (Wolff), ang. par. Kovno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), duń. żagl. z mot. Sophie 69 t. na Bornholm z drzewem (Bergenske), norw. par. Hogstad 365 t. do Newcastle z drzewem (Bornhold), niem. par. Vegesac k933 t. do Antwerpji z towarem Nordd. Lloyd), niem. par. August 268 t. do Hamburga z drzewem i towarem (Prowe), duń. par. Borghild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danz. Schiff. K.), ang. par. Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. cyst. Nordsee 128 t. do Veygle z melasą (Scharenberg), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. do Uleaborga próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Karing 518 t. do Goteborga z węglem (Behnke i Sieg, szw. żagl. z mot. Kajsa 60 t. do Oskarshamnu z węglem (Reinhold, szw. żagl. Wifsta 87 t. do Kalmaru z węglem (Voigt), norw. par. Freidig 487 t. do Manchestru z drzewem (Bergenske), niem. par. St. Gertrud 211 t. do Londynu z drzewem (Lenczat), szw. par. Frederika 479 t. do Oskarshamnu z węglem (Polsko - Skand.), niem. par. Otto Cords 495 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), łot. par. Viesturs 338 t. do Kopenhagi z węglem).

**Na wejściu.**

25 czerwca: gdański par. D. Siedler 256 t. z Amsterdamu z towarem (Reinhold, kol. nadw.) norw. par. Frick II. 772 t. i z Gandawy próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Oddewold 647 t. z Vesteras z rudą (Behke i Sieg, wolna strefa), gdański hol. Ernst 58 t. z licht. Danzig I. 579 t. i Danzig II. 596 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Constantja 1064 t. z Amsterdamu próżny (Ccand. Lev., All dag), szw. par. Iris 169 t. z Helsingforsu z towarem (Reinhold, kant. port.), gdański par. Etzel 593 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. żagl. z mot. Hans 180 t. z Królewca drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske, b. port ces. polski hol. Rybak z Kopenhagi próżny (Wisła-Bałtyk).

25 czerwca: niem. par. Arnis z żelastwem (Westerpl.), niem hol. Fairplay 14 z licht cyst. Theodor 686 t., szew. par. Koster 548 t. z Dieppe próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Jens 121 t. z Faxö próżny( Westerpl.), duń. par. Skodsborg 850 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, b. port ces), szw. par. Malva 255 t. ze Stornoway ze śledziami (Reinhold, kanał portowy).

**Na wyjściu:**

25 czerwca: duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. holownik Enak 6 t. do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), niem. par. St. Jürgen 343 ton do Rygi z towarem (Lenczat), niem par. Eberhard 138 t. do Lubeki z drzewem (Reinhold), szw. par. Rurik 245 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Marta 356 t. do Aabenraa z drzewem (Reinhold), estoński żagl. z mot. Viis Sisars 253 t. do Westeras z węglem (Bergenske), duń. par. Tyra S. 704 t. do Manchesteru z drzewem (Bergenske), niem. par. Hansa 612 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), niem. par. Lothar 247 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Elisabeth 177 t. do Castrup z drzewem i zbożem (Bergenske), niem. par. Königsau 542 t. do Antwerpji z drzewem (Voigt), szw. par. Kalmarsund 109 t. do Kalmaru z węglem (Behnke i Sieg).

**Na wejściu.**

26 czerwca: niem. par. Angeln 319 t. z Castle-Bay ze śledźmi (Reinhold, kanał portowy), włoski par. San Francesco di Paola 1612 t. z Kopenhagi próżny (Skand. Levante L. Westerplatte), szw. par. Trio 823 t. z Newcastle próżny (Bergenske, Westerplatte), szw. par. Ingarö 1137 t. ze Szczecina próżny (Behke i Sieg, Westerplatte), niem. par. Ferdinand 1092 t. ze Szczecina próżny (Behnke i Sieg, kanał portowy), duń. mot. Maagen 97 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske, kolej nadwiślańska), niem. par. Susanne 193 t. ze Szczecina próżny (Behnke i Sieg, kanał portowy), norw. par. Londonderry 229 t. z Londynu z żelastwem (Schenker, Westerplatte), estoński par. Valve 206 t. z Lervicku ze śledźmi (Reinhold, kanał portowy), niem. par. Marianne 472 t. ze Szczecina próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Wandia 88 t. ze Sztokholmu z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Claus 153 t. ze Szczecina z towarem (Prowe, śpichrz Bałtyk), duń. par. Tula 718 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, kanał portowy), norw. par. Fagerbro 571 t. z Ymuiden próżny (Artus, Westerpl.), duń. par. Ulf 816 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), szw. żagl. z mot. Elisabeth 129 t. z Karlshammu próżny (Polsko-Skand., Westerplatte), szw. żagl. z mot. Ramseater 146 t. z Kopenhagi z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerplatte), niem. par. Asgard 1448 t. ze Szczecina próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte).

**- Na wyjściu.**

26 czerwca: szw. par. August 427 t. do Gefle z węglem (Bergenske), szw. par. Irene 169 t. do Höganaes z węglem (Bergenske), szw. par. Magnar 648 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske), duń. par. Skinfaxe 1013 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Malmen 2216 t. do Norrköpingu (Skand.-levante L.), szw. par. Billerup 118 t. do Ystadu z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), niem żagl. mot. Hans 180 t. do Hernösandu z węglem (Bergenske), szw. par . Robur 577 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), holend. par. Schiedam 1202 t. do Kopenhagi z węglem (Hansa), niem. par. Susanne 193 t. do Nyköpingu z końmi (Behnke i Sieg), niem. par. Constantia 1179 t. do Ainaschi z węglem (Skand.-Levante).

**Na wejściu.**

27 czerwca: niem. żagl. z mot. Fimmo 319 ton próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. parow. Jaegersborg 727 t. z Odense próżny (Reinhold, Wisłoujście), austr. żagl. z mot. Apollo 261 t. z Karlstadu próżny Ganswindt, Baltoil), ang. par Belmari 1210 t. z Nyborga próżny (Bergenske, most Breitenbacha), niem. par. Kapitan Kross 394 t. z Yarmouth z żelastwem (Voigt, kanał port), niem. par. Weser 289 t. z Kinsail ze śledziami (Reinhold, kan. port.), norw. par. Gunnar 714 t. z Arendalu próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), duń. par. Fulton 449 t. z Aarhus próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), niem par. Wilhelm 935 t. z Bremy próżny (Moris, Westerplatte), niem. par. Eduard Halm 723 t z Rotterdamu z żelazem Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Ingeborg 191 t ze Stralsundu próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), niem par. Fanal 299 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par.

Woglinde 1193 t ze Szczecina próżny) Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. Niord 283 t. z Kopenhagi z towarem (Ganswindt, kolej nadwiślańska) polski holownik Górnik z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk, były skład węgla maryn.), niem. par. Luna 279 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff).

27 czerwca: szw. holownik Wiking z lichtugami Fennia 569 i Menia 572 t. do Oxelösundu próżne (Polsko-Skand., b. port ces.), ang. par. Kolpino 1455 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson, kolej nadw.).

**Na wyjściu.**

27 czerwca: duń. żagl. z mot. Skibladner 46 t. na Bornholm z węglem (Bergenske), niemiecki żagl. z mot. Marta Luise 45 t. do Masnedsundu z węglem (Ganswindt), duń. żegl. z mot. Anna 60 t. na Bornholm z węglem (Bergenske), gdański par. Mottlau 430 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Frida 365 t. do Sztokholmu z węglem (Palsko-Skand.), szw. mot. Alca 290 t. do Landskrony z cukrem (Shipco), franc. par. Yainville 835 t. do Rouen z drzewem (Worms), duń. mot. Maagen 97 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), niem. par. cysternowy Ostsee 121 t do Oslo z melasą (Scharenberg), norweski parowiec Ara do Malmoe z towarem (Bergenske), austr. motorówka Hai do Helsingforsu ze spirytusem (Bertram), szw. par. Smaland 1520 t. do Konstantynopola z towarem (Skand. Levante Line), szw. par. Ellen 948 t do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Gusten 353 t. do Rönneby z węglem Bergenske).

27 czerwca: polski holownik Rybak z lichtugą Jurek 634 t. do Udevalla z węglem (Wisła-Bałtyk).

**Na wejściu.**

28 czerwca: ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Hilde 85 t. z Lubeki próżny (Reinhold), niem. par. Gertrud Salling 563 t. z Boulogne z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Maggie 175 t z Hamburga z pszenicą i towarem (Prowe), łotewski par. Auseklis 821 t. z Gandawy z tomasówką (Polsko-Skand.), duń. par. Lituania 3940 t. z Nowego Yorku z pasażerami i towarem (United Baltic Corp.), szwedzki par. Tanja 341 t. z Lubeki próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Baltriger 658 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic Corp.).

28 czerwca: niem. par. Gertrud Schünemann 641 t. z Rotterdamu z żelazem i towarem (Voigt, wolna strefa), duń. par. Ellensborg 729 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Althof), polski par. Poznań 1121 t. do Gdyni próżny (Warta, Legan), niem. par. Hanna Hoelken 186 t z Castleby ze śledziami (Reinhold, kanał portowy), ang. par Haarlem 564 t. z Królewca z drzewem i z pasażerami (Reinhold, kan. portowy), szw. par. Hernodia 732 t. z Grimsby próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), ang. par. Bombardier 259 t. z Lerwicku ze śledziami (Reinhold, kanał portowy), szw. par. Juno 620 t. z Malmoe próżny (Weolff, Westerpl.), niem. par. Cereal 310 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kanał portowy), duń. par. Hjortholm 848 t. ze Swansea z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Drossel 553 t. z Antwerpji (Norddeutscher Lloyd, wolna strefa).

**Na wyjściu.**

28 czerwca: szw. par. Silva 220 t. do Horsensu z drzewem i solą (Thor Hals), duń. par. Fulton 449 t. do Uleaborgu próżny (Behnke i Sieg), niem. hol. Taurus z niem. lichtugami Aar 651 i Ruhr 651 t. do Viborga próżne (Voigt), duń. par. Ulf. 816 t. do Bordeaux z towarem i drzewem (Reinhold), niem. par. Spitzberg 154 do Malmoe z węglem (Ganswindt), niem. hol. Fairplay 14 z lichtugą cysternową Theodor 686 t do Tallinu z naftą (Baltoil), duń. par. Hans Tavsen 1093 do Aabenraa z węglem (Artus).

28 czerwca: duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), gdański hol. Ernst 58 t. z lichtugami Danzig I 579 t. i Danzig II 596 t. do Fredrikshavnu z węglem (Behnke i Sieg), estoń. par. Valve 207 t. do Lipawy z resztą ładunku śledzi (Reinhold), niem. par. Klara Blumenfeld 1465 t. do Gefle z węglem (Voigt), szw. żaglow. Beda 100 t. do Söderhamnu z cementem (Bergenske), niem. par. Marianne 472 t. do Biärke z węglem (Reinhold), ang. par. Shuna 953 do Prestonu z drzewem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Fimmo 219 t. do Lulea z węglem (Reinhold), szw. par. Iris 169 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), norw. par. Skule 682 t. do Prestonu z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Malva 255 t. do Abo próżny (Reinhold), ang. par. Baltriger 558 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), gdański par. F G. Reinhold 706 t. do Randersu z węglem (Reinhold), łot. par. Kurland 428 t. do Svendborga z węglem (Bergenske).

**Na wejściu.**

29 czerwca: norw. par. Bomma 461 t. z Helsingborba z towarem (Bergenske, b. port cesarski), szw. żagl. z motorem Protekter ze Sztokholmu z próżnemi beczkami (Ganswindt, b skład węgla marynarki), duń. draga Suomi 212 t. z Schiewenhorst próżna (Reinhold, Stocznia Gdańska), niem. par. Swinemünde 1159 t. z Hull z żelastwem (Danziger Schiffahrtskontor, kanał portowy), norw. par. Tyro 568 t. z Belffastu z żelastwem (Behnke i Sieg. Westerplatte), duń. par. Dania 1390 t. z Norresundby, próżny (Polsko-Skand.., Alldag), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 t. z Kołobrzegu próżny (Bergenske, kolej nadwiślańska), niem. par. Ihla 727 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Anna Thekla 78 t. z Dzierzłowa próżny (kanał portowy), niem. par. Strauss 629 t. z Augustenburga próżny (Voigt, kanał portowy), duń. par. Sophie 524 t. z Imminghamnu z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl ), szw. par. Reserve 1014 t. z Londynu próżny (Hansa, Westerpl.), niem. par. Rival 353 t. z Kingslynnu z żelastwem (Danziger Schiffahrtskontor, Westerpl.), holend. par. Pluto z Amsterdamu z towarem (Prowe), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), ruń. par. Laura z Boulogne z żelastwem (Behnke i Sieg), duń. par. Ulla 464 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), gdańskiej budowy par. St. Svithun z jazdy próbnej (Stocznia Gdańska), łot. par. Viesturs 338 t. z Kopenhagi próżny (Artus).

**Na wyjściu.**

29 czerwca: glańskiej budowy par. St. Svithun 778 t. na jazdę próbną (Stocznia Gdańska), gdańskiej budowy par. cysternowy Sidra 4306 t. na jazdę próbną (stocznia Schichau), polski hol. Górnik do Sztokholmu próżny, zabierając lichtugi w Schiewenhorst (Wisła-Bałtyk), duń. żagl. z mot. Jens 121 t. do Faxö z węglem (Bergenske), szw. par. Koster 548 t. do Norrköpingu z węglem (Reinhold), szw. par. Trio 832 t. do Göteborga z węglem (Bergenske), niem. par. Bacchus 381 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), szw. żagl. z mot. Eilsabeth 129 do Ystadu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Frisko do Oslo z węglem (Bergenske), niem. par. Stern 905 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Ingeborg 65 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Hilde 851 t. do Sztokholmu z węglem (Reinhold), niem. par. Luna 279 t. do Królewca z towarem (Wolff), duń. par. Signe do Manchesteru z drzewem (Bergenske).

**Na wejściu.**

30 czerwca: niem. par. Johanna Lehmann 735 t. z Altony próżny (Danbiger Sschiffahrtskontor), franc. par. Lussac 864 t. z Bordeaux z towarem (Worms), łot. par. Kuldiga 1187 t. z Gandawy próżny (Voigt), duń. par. Rita Maersk 515 t. z Tynedocku próżny (Shaw Lowell), niemiecki par. Wiborg 350 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), duń. mot. Maagen 97 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske), niem. par. Saturn 154 t. z Kłajpedy próżny (Prowe).

30 czerwca: franc. par. Divona z Rouen z żelastwem (Morry), gdański par. Hammonia 568 t. z żelastwem (Behnke i Sieg), szw. par. Thure 295 t. z Simrishamnu próżny (Bergenske), duń. mot. Asia 460 t z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), duń. par. Borghild 431 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K.), niem. par. Spica z Newcastle z węglem (Wandel), gdański nowowybudowany par. Sildra z jazdy próbnej próżny (Behnke i Sieg), niem par. Industria 1277 t. z Oskarshamnu z rudą (Schenker), norw. par. Patrick z Lerviku ze śledziami (Reinhold), niem. hol. Jägersberg z Kilonji próżny (Behnke i Sieg), szw. parow. Kjell z Helsingborga próżny (Artus), niem. par Argus 486 t. ze Stralsundu próżny (Lenczat), niem. par. Viktoria 469 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

**Na wyjściu.**

30 czerwca: niem. par. Sigmund 1084 t. do Calais z drzewem (Moris), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Ick), niem. par. Gertrud Schünemann 461 do Hamburga próżny.

30 czerwca: duń. żagl. Pallesen z drzewem (Ganswindt), szw. par. Ingarö do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Tanja 341 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), duń. par Robert Maersk 789 t. do Hull z drzewem (Behnke i Sieg), szw. hol. Viking z licht Fenja 569 t. i Menja 572 t. do Norrköpingu z węglem Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Ingebork 85 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), niem. par. Wiborg 350 t. do Wyborga z towarem (Lenczat), niem. par. Diana 725 t. do Hull z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Hannah Hölken 287 t. do Lipawy ze śledziami (Reinhold), niem. par. Angeln 319 t. do Newry z drzewem (Reinhold), gdański par. D. Siedler 256 t. do Hull z drzewem (Reinhold), polski par. Toruń 1122 t. do Calais z drzewem (Warta), szw. par. Oddevold 664 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Wilhelm do Rouen z węglem (Morry).

**Na wejściu.**

1 lipca: norw. par. Vera z Briton Ferry z żelastwem (Reinhold), szw. par. Disa 430 t. z Kopenhagi z żelastwem (niem. par. Finland 246 t. ze Słupska próżny (Voigt).

**Na wyjściu.**

1 lipca: niem. żagl. z mot. Anna Thekla do Randersu z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Söstrene 49 t. do Korsöru z cementem (Ganswindt), norw. par. Gunnar do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Asgard 1448 t. do Algieru z węglem (Behnke i Sieg)

# Żegluga wewnętrzna.

**Rekord holowania na Renie.** W tych dniach ustanowiono nowy rekord holowania ciężkiej szkuty rzecznej z 1450 ton ze zbożem w górę rzeki. Podróż z Antwerpji do Strasburga trwała 9 dni.

# Nowiny żeglarskie.

## Zatoka Pucka.

Biuro hydrograficzne na wybrzeżu ogłasza:

Dla oznaczenia poligonu artleryjskiego, na którym odbywają się ostre strzelania, wystawiono 4 czarno-białe tyki morskie z kulami jako znakami szczytowemi.

Pozycja tyki Nr. I. 54°35,6' N. Nr. II. 54°37,7' N.
18°39,2' Est. 18°43,7' Est.
Nr. III. 54°39,6' N Nr. IV. 54°41,3' N.
18°34,1' Est. 18°38,9' Est.

**Awarja na Bałtyku.** Parowiec niemiecki Curslack, który był w drodze z Leningradu do Irlandji z ładunkiem makuchów wyrzucił się na brzeg w okolicy Saltholm.

**Uszkodzenie ładunków.** Parowiec niemiecki Elbe i parowiec angielski Chloris, który przybył do Antwerpji z ładunkiem drzewa z Gdańska mają przypuszczalnie ładunek uszkodzony przez burze (Lloyd Anversois).

— **Wejherowo.** W dniu 2 lipca r. b. odbyło się w Wejherowie w sadzie powiatowym pierwszy raz posiedzenie Izby Morskiej. Wyznaczona była na to posiedzenie sprawa awarji statku „Wisła" Tow. Sarmacja w jesieni ub. roku około brzegów Holandji. Przewodniczył rozprawie sędzia Pobłocki, ławnikami byli pp. Ziółkowski, Chłopicki, Hryniewicki i Szech, przedstawicielem Ministerstwa Przemysłu i Handlu był kdr. Poznański.

Wobec niestawienia się świadków sprawę odłożono i postanowiono zawezwać na nowy termin świadków: kapitana i starszego oficera statku oraz trzy osoby załogi. Oprócz tego ma być dostarczony na rozprawy dziennik okrętowy.

# Z prasy.

**„The Polish Economist" nr. 7** zawiera następujące artykuły: „The Geneva Conference", „The sales crisis and the problem of agriculture", „Inquiry into the position and costs of production and exchange", „The new Industrial act", „The State Tobacco Monopoly". Z wyżej wymienionych trzy pierwsze poświęcone są sprawom ogólnej polityki gospodarczej oraz zagadnieniom, wysuniętym przez Międzynarodową Konferencję Ekonomiczną w Genewie; z następnych — jeden — ankiecie przemysłowej, drugi nowej ustawie przemysłowej, która ustanawia przepisy jednolite dla całej Polski w dziedzinie prawa i organizacji handlu. Wśród sprawozdań z zakresu finansów, transportu oraz rynków krajowych znajdujemy obszerne i interesujące sprawozdanie z dziedziny przemysłu włókienniczego, parę notatek, dotyczących polskiego wybrzeża, oraz innych zjawisk, mogących zainteresować cudzoziemca.

**POLONIA - ITALIA.**

Ukazał się nr. 3-ci miesięcznika „Polonia-Italia" wydawanego pod redakcją Dr. Leona Paczewskiego. Podobnie, jak poprzednie dwa, numer ten zawiera szereg cennych i ciekawych artykułów oraz odznacza się obfitością materjału informacyjnego.

Na treść jego złożyły się następujące artykuły i materjały: L. Paczewskiego: „O Italji Odrodzonej" L. Falla „O przemyśle Górnośląskim i Międzynarodowej Współpracy Gospodarczej", F. Piestraka: „O Salinach w Polsce S. Bartoszewicza o „Przemyśle Naftowym w Polsce", ankieta w sprawie wywozu węgla do Włoch, w której zabiera głos Prezes Zarządu Banca Commerciale w Medjolanie, p. Józef Toeplitz, W. Okoniewskiego: „Wielki Przemysł Żelazny Włoch", S. K. Przemysł Wełniany Włoch".

Bogatą treść numeru trzeciego, obficie ilustrowango uzupełniają: Kronika Życia Gospodarczego Polski i Włoch, Korespondencje, Głosy Prasy oraz dział urzędowy Izby Handlowej Polsko-Włoskiej w Warszawie.

Pożyteczne to wydawnictwo, służące idei zbliżenia gospodarczego polsko-włoskiego i odznaczające się zarówno interesującą treścią, jak i estetyczną szatą, niewątpliwie znajdzie u nas licznych czytelników.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Górnośląska 18, tel. 310—43.

# Kronika światowa
## żeglugi i budowy okrętów.

**NIEMCY.**

**Subwencje dla stoczni niemieckich.** W r. 1926 stocznie niemieckie otrzymały subwencję za 19.500.000 marek. Służyły one przeważnie do podtrzymania czynności stoczni niemieckich, bez których musiałyby się zamknąć. Przezwyciężono również kryzys zamówień, który był najcięższy w czerwcu ubiegłego roku. Zamówiono wówczas tylko 6.000 nowego tonażu na stoczniach niemieckich. W sierpniu zamówiono już 10.000 ton we wrześniu 25.000 ton, w październiku 87.000 ton, w listopadzie 127.000 w grudniu 172.000, w styczniu 175.000. Obecnie Niemcy obok Stanów Zjednoczonych, Włoch i Francji należą do krajów o ożywionym przemyśle okrętowym. W Niemczech jednak rozlegają się głosy krytyczne co do spóźnienia niemieckiego przemysłu okrętowego w stosunku do innych gałęzi przemysłu pod względem racjonalizacji i reorganizacji wytwórczości na zasadach nowoczesnych.

**DANJA.**

**Ruch portu Kopenhagi w maju.** Zawinęły do portu Kopenhagi w maju 1704 statki o łącznej ładowności 478.946 t. r. n. Pierwsze miejsce zajęła bandera duńska (307.000 t. r. n.), wszystkie inne wykazały liczby znacznie mniejsze. Bandera polska powiewała na 3-ch statkach z 1376 t. r. n.

**Przemianowanie znanego związku armatorów.** Na walnem zebraniu Baltic White Sea Conference, które się odbyło w Paryżu uchwalono od 1 lipca b. r. przemianować związek na Baltic and International Maritime Conference. Siedziba związku pozostaje Kopenhaga.

**BELGJA.**

**Filmy propagandowe na statku szkolnym.** Statek szkolny „L'Avenir" powrócił z dalekiej podróży i podlega obszernym naprawom i przeróbkom. Ciekawe iż w następnej podróży weźmie on ze sobą filmy propagandy przemysłowej, które będą wyświetlane w portach zawinięcia po drodze przy poparciu belgijskich placówek dyplomatycznych i konsularnych zagranicą.

**ANGLJA.**

**Powiększenie floty White Star Line.** White Star Line powiększyła swoją flotę dla ruchu do Kanady parowcem „Albertic", który wraz z czterema starszemi parowcami obsługują obecnie tę ruchliwa linję.

**Wycieczka parowcem Cunard do Norwegji.** Linja Cunarda uruchomiła w roku bieżącym jeden z luksusowych parowców regularnej żeglugi Corynthia w żegludze wycieczkowej do fiordów Norwegji. Najbliższa podróż rozpocznie się z Southamptonu trzeciego sierpnia. Powrót nastąpi po dniach 17-tu.

**ITALJA.**

**Odrodzenie portu Mesyny.** Po trzęsieniu ziemi, które zniszczyło miasto, oraz podczas wojny światowej znaczenie miasta i portu bardzo zmalało, jednak w ostatnim czasie daje się zauważyć ożywienie ponowne, a rząd włoski popiera rozwój portu przez budowanie kranów i elewatorów węgla, buduje się również magazyn przy głębokiej wodzie. Opłat kotwicznych niema, inne opłaty są bardzo niskie. Przy nabrzeżach są miejsca dla wielkich statków. Położenie korzystne Mesyny przy cieśninie zapewne pozwoli na szybkie odrodzenie portu.

**STANY ZJEDNOCZONE.**

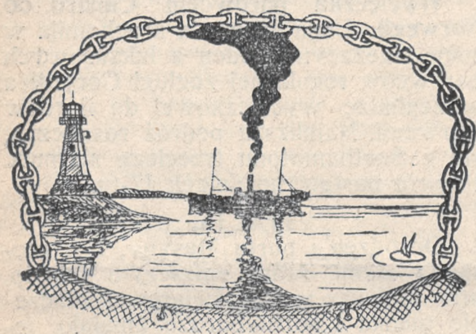
**Obroty portowe Nowego Orleanu nienaruszone.** Straszliwa powódź nad dolnym brzegiem Missisipi nie wpłynęła na ruch portowy Nowego Orleanu. W pierwszych 10-ciu dniach mają zawinęło do portu o 15 000 ton więcej statków, aniżeli w całym miesiącu maju 1926 roku. Życie portowe rozwija się więc normalnie.

**Uwaga.** 21-go czerwca przybył do Gdańska z Nowego Orleanu parowiec szwedzki Raheholm (Skand. Lev. Linien) z mieszanym ładunkiem.

## ŻEGLUGA A KOLONJE.

**Nowy typ holownika kolonjalnego w Kongo.** Na rzece Kongo i dopływach używano dotąd holowników parowych opalanych drzewem. Gorąco kotła oraz pokrycie polan robactwem takiem jak skorpiony, mrówki itp. czyni stosowanie kutrów parowych w gorącym, wilgotnym klimacie bardzo niemiłem. Obecnie skonstruowano w Belgji i wypróbowano na kanale brukselskim nowy typ holownika kolonjalnego. — motorowca, pracującego na gazie węgla drzewnego. Motor gazowy zbudowany przez firmę Pipe okazał się odpowiadającym wszystkim wymaganiom. Zmiana biegu z pełnego naprzód na „całą mocą wstecz" odbywa się w ciągu 30 sekund. Rozpędzona motorówka zatrzymuje się w ten sposób na przestrzeni 20-u metrów. Szybkość zmiany biegu reguluje się wyłącznie dopływem gazu i dźwignia do zmiany biegu.

Generator gazu pracuje zupełnie automatycznie i po zapuszczeniu motoru produkcja gazu odbywa się bez żadnej interwencji maszynisty.



# Nasz wywóz i wwóz morzem.

### Dane prowizoryczne.

**Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.**

**Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.**

**Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).**

### Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

23 czerwca:
duń. par. Bothal 1 223 do Gandawy,
ang. par. Crofter 277 do Aarhus.
24 czerwca:
niem. p. Lisbeth Cords 497 do Pargasu.
25 czerwca:
norw. par. Karmt 925 do Oslo.
26 czerwca:
duń. par. Scotia 1 387 do Kopenhagi.
28 czerwca:
duń. par. Frieda 1 270 do Gandawy,
szw. licht. Hallsta III 473 do Karlshamnu,
niem. par. Otto Cords 495 do Wiborga.
szw. par. Ymer 602 do Trelleborga.
30 czerwca:
duń. par. Vendia 628 do Korsör,
szw. par. Aurora 259 do Göteborga.

**Statki powyższe wywiozły łącznie 19 985 ton węgla.**

### Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

14 czerwca:
pol. licht. **Bartek** 373 i
pol. licht. **Alek** 361 do Kopenhagi.
20 czerwca:
pol. licht. **Bronek** 373 do Limnhamnu,
pol. licht **Bolek** 369 do Skillinge.
22 czerwca:
pol. licht. **Wojtek 377 i**
pol. licht. **Stefek** 392 do Malmö.
23 czerwca:
pol. licht. **Wacek** 382 i
pol. licht. **Benek** 369 do Odense.
25 czerwca:
pol. licht. **Antek** 370 do Krik.
pol. licht. **Edek** 352 do Hobro.
**29 czerwca:**
pol. licht. **Felek** 382 i
opl. licht. **Franek** 382 do Sztokholmu.
2 lipca:
pol. licht. **Bartek 373 i**
pol. licht. **Alek** 361 do Aabenraa.

**Statki powyższe wywiozły łącznie 8 973 tony węgla.**

### Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

20 czerwca:
niem. par. Scharhörn 154 do Karlskrony.
21 czerwca:
szw. par. Vira 252 do Ystadu,
szw. par. Nordöst 628 do Karlstadu,
szw. par. Kjell 687 do Helsingborga,
norw. par. Jörnland 758 do Oslo,
łot. par. Biruta 1091 do Rygi,
22 czerwca:
norw. par. Sten 753 do Oslo,
szw. par. Erik 123 do Malmö,
duń. par. Hafnia 1 159 do Kopenhagi,
szw. par. Egir 753 do Kalmaru,
belg. par. Scheldedam 285 do Windawy,
niem. par. Bernhard Blumenfeld 1 675 do Sztokholmu.
23 czerwca:
szw. par. Göta 674 do Oskarshamnu.
szw. par. Elise 826 do Bandholmu,
duń. par. Erindring 425 do Westerwiku,
szw. żagl. z mot. Tyra 40 na Bornholm,
norw. par. Mari 279 do Karlstadu.
24 czerwca:
niem. nar. Dione 651 do Holmsundu,
szw. par. Havnia 900 do Nynäshamnu,
niem. par. Hochsee 756 do Lipawy,
duń. żagl. John 76 na Bornholm,
szw. par. Hild 725 do Sztokholmu.
niem. p. Gretchen Müller 720 do Nantes,
szw. par. Georg 239 do Ratanu,
duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi,
szw. par. Karing 518 do Göteborga,
szw. żagl. z mot. Kaisa 60 do Oskarshamnu,
szw. żagl. Wifsta 87 do Kalmaru,
szw. par. Frederika 479 do Oskarshamnu,
łot. par. Viesturs 338 do Kopenhagi.
25 czerwca:
est. żagl. z mot. Fünf Schwestern 253 do Vesteras.
niem. par. Hansa 612 do Helsingforsu,
szw. par. Kalmarsund 109 do Kalmaru.
26 czerwca:
szw. par. August 427 do Gefle,
szw. par. Irene 165 do Höganaes,
szw. par. Magnar 648 do Karlshamnu,
duń. par. Skinfaxe 1 013 do Gefle.
szw. par. Billerud 118 do Ystadu,
duń. par. Brettland 1 235 do Kopenhagi,
duń. żagl. z mot. Hans 180 do Hernösandu,
hol. par. Schieland 1 202 do Kopenhagi,
niem. par. Constantia 1 179 do Hainasch.
27 czerwca:
duń. żagl. z mot. Skibladner 46 na Bornholm,
niem. żagl. z mot. M. Luise 45 do Massnedsundu,
duń. żagl. z mot. Anna 60 na Bornholm.
gd. par. Mottlau 430 do Kopenhagi.
szw. par. Frieda 365 do Sztokholmu,
szw. par. Ellen 948 do Göteborga,
szw. par. Gusten 353 do Rönnebyred,
niem. par. Mattenbergen 154 do Malmö,
duń. pr. Hans Tavsen 1093 do Aabenraa.
28 czerwca:
gd. licht. Danzig I 579 i
gd. licht. Danzig II 596 do Fredrikshavnu,
niem. par. Klara Blumenfeld 1 465 do Gefle.
niem. par. Marianne 472 do Bjärke,
niem. żagl. z mot. Fimmo 219 do Lulea,
gd. par. F. G. Reinhold 706 do Randersu,
łot. par. Kurland 428 do Svendborga.
29 czerwca:
duń. żagl. z mot. Jens 121 do Faxö,
szw. par. Koster 548 do Norrköpingu,
szw. par. Trio 832 do Göteborga,
szw. żagl. z mot. Elisabeth 129 do Ystad,
norw. par. Frisco II. 772 do Oslo.
szw. par. Ingeborg 191 do Göteborga,
niem. par. Hilde 851 do Sztokholmu.
30 czerwca:
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
szw. par. Ingarö 1 138 do Sztokholmu,
szw. par. Tanja 341 do Kopenhagi,
szw. licht. Fenja 569 i
szw. licht. Menja 572 do Norrköpingu,
szw. par. Oddevold 664 do Sztokholmu,
niem. par. Wilhelm 955 do Rouen.
1 lipca:
niem. żagl. z mot. Anna Thekla 78 do Randersu,
norw. par. Gunnar 714 do Göteborga,
niem. par. Asgard 1 448 do Algieru.
szw. par. Juno 620 do Malmö.
niem. par. Fanal 299 od Odense,
niem. par. Woglinde 1 193 do Bruges,
niem. par. Fagerbro 578 do Karlstadu.
2 lipca:
ang. p. Hamsterley 1 261 do Sztokholmu,
duń. par. Ulla 464 do Kjöge,
szw. par. Hernodia 732 do Sztokholmu,
duń. par. Dania do 1 390 do Kopenhagi,
łot. par. Viesturs 338 do Kopenhagi,
norw. par. Londoner 230 do Halmstadu,
łot. par. Kuldiga 1 187 do Rygi,
duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi.
3 lipca:
niem. pad. Phyla 727 do Pargasu,
szw. par. Reserv 1 014 do Sztokholmu,
szw. par. Ransaeter 146 do Loegstov.

**Statki powyższe wywiozły łącznie 129 000 ton węgla.**

### Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

21 czerwca:
norw. par. Johsa 320 do Tynedocku.
niem. par. Fr. Jürgen 535 do Antwerpji.
niem. par. Sieglinde 1080 do Gandawy.
22 czerwca:
duń. par. Hintsholm 877 do Liverpoolu,

szw. par. Johan Johansson 320 do Manchesteru.
duń. par. Spigerborg 954 do Grimsby.
norw par. Jarl 256 do Stege.
23 czerwca:
duń. par. Taarnholm 828 do Liverpoolu.
ang. par. Obsidian 404 do Ayr.
niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Gandawy.
24 czerwca:
niem. par. Phöbus 326 do Dordrechtu.
duń. żagl. z mot. Sophie 69 na Bornholm.
norw. par. Hogstad 365 do Newcastle.
niem. par. August 268 do Hamburga.
norw. par. Freidig 487 do Manchesteru.
niem. par. St. Gertrud 211 do Londynu.
niem. par. Eberhard 338 do Lubeki.
25 czerwca:
niem. par. Marta 356 do Aabenraa.
duń. par. Tyra S. 704 do Manchesteru.
niem. par. Elisabeth 177 do Castrup.
niem. par. Königsau 542 do Antwerpii.
27 czerwca:
fr. par. Yainville 835 do Rouen.
szw. par. Silva 158 do Horsensu.
duń. par. Ulf. 797 do Bordeaux.
28 czerwca:
ang. par. Shuna 953 do Prestonu.
norw. par. Skule 682 do Prestonu.
29 czerwca:
niem. par. Stern 905 do Antwerpii.
duń. par. Signe 696 do Manchesteru.
30 czerwca:
niem. par. Sigmund 1 084 do Calais.
duń. par. Pallesen 192 do Dundann.
duń. par. Robert Maersk 789 do Hull.
niem. par. Diana 638 do Hull.
niem. par. Angeln 320 do Newry.
gd. par. D. Siedler 256 do Hull.
pol. par. **Toruń** 1 122 do Calais.
1 lipca:
ang. par. Haarlem 565 do Leith.
gd. par. Etzel 593 do Gandawy.
niem. żagl z mot. Frida 62 do Nakskov.
niem. par. Sven Larssen 292 do Middlesbrough.
niem. par. Weser 290 do Torly.
2 lipca:
niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki.
niem. par. Saturn 154 do Kjöge.
duń. par. Rita Maersk 515 do Goole.
niem. par. Indra 756 do Anglii.
niem. par. Finnland 246 do Amsterdamu.
duń. par. Estland 724 do Liverpoolu.
duń. par. Tula 719 t. do Liverpoolu.
duń. par. Jägersborg 727 do Anglii.

**Statki powyższe wywiozły łącznie 106 400 m³ drzewa.**

### Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

20 czerwca:
łot. par. Leaside 285 z Aberdeen
niem. par. Spitzberg 154 z Kilonii.
21 czerwca:
niem. par. Otto Cords 495 z Milfordu.
22 czerwca:
niem. par. Sven Larsen 292 z Plymouth.
23 czerwca:
niem. par. Elsfleth 257 z Londynu.
24 czerwca:
duń. żagl. z mot. Soestrene 49 z Oslo.
25 czerwca:
duń. par. Arnis 631 z
niem. par. Dora Ahrens 529 z Londynu.
26 czerwca:
norw. par. Londoner 229 z Londynu.
szw. żagl. z mot. Vandia 88 z Sztokholmu.
szw. żagl. z mot. Ramsaeter 146 z Kopenhagi.
27 czerwca:
niem. par. Kapitän Kross 394 z Yarmouth
niem. par. Gertrud Salling 563 z Boulogne.
29 czerwca:
niem. par. Swinemünde 1159 z Hullu.
norw. par. Tyro 568 z Belfastu.
duń. par. Sophie 524 z Immingliamnu.
niem. par. Rival 353 z Kingslynnu.
niem. par. Rival 353 z Kingslynnu.
duń. par. Laura 483 z Boulogne.
30 czerwca:
fr. par. Divona 815 z Rouen.
gd. par. Hammonia 658 z Londynu.
1 lipca:
norw. par. Vera 566 z Britonferry.
szw. par. Disa 94 z Kopenhagi.
duń. żagl. z mot. Urania z Nakskov.
duń. żagl. z mot. Fremad 57 z Odense.
2 lipca:
szw. żagl. z mot. Leopold 57 z Kopenhagi.
duń. par. Olga 463 z Llanelly.
niem. par. Harald 362 z Londynu.
niem. mot. Hermann Boonekamp 582 z Dowru.
3 lipca:
szw. Echt. Kelsö 813 z Sztokholmu.

**Statki powyższe przywiozły łącznie 27 000 ton żelaza i żelastwa.**

### Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

24 czerwca:
ang. par. Hamsterley 1 261 z Huelvy.
25 czerwca:
szw. jar. Oddevold 647 z Vesteras.
30 czerwca:
niem. p. Industria 1 277 z Oskarshamnu.
1 lipca:
niem. par. Wannaheim 2 345 z Lulea.

**Statki powyższe przywiozły łącznie 12 700 ton rudy.**



## Przetarg na budowę basenu portowego

### Wisłoujście (Weichselmünde).

Rada Portu w Gdańsku rozpisuje niniejszem publiczny przetarg na dostawę i roboty przy wykonaniu basenu portowego na południe-zachód od miejscowości Weichselmünde o przeciętnej długości 450 m. łącznie z robotami przy rozbiórce oraz bagrowaniem.

Bliższe szczegóły na złożenie ofert można przejrzeć w biurze technicznem Rady Portu w Gdańsku, Neugarten 28/29 w dnie powszednie od godz. 8—10 lub otrzymać na miejscu za opłatą 50 guldenów wzgl. opłaconą przesyłką pocztową po nadesłaniu 51 guldenów.

Zwraca się uwagę na to, że rozpoczęcia prac należy się spodziewać dopiero po zrealizowaniu uzyskanej na ten cel pożyczki.

Termin przetargu: **poniedziałek, dnia 25 lipca 1927.**

GDAŃSK w czerwcu 1927 r.

**Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.**

## Ruch okrętów przewidywany.

**Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.**

| Do Gdyni zawinął, zawinie data | skąd | Z Gdyni odpłynie dokąd | data | Nazwa okrętu | Towarzystwo okrętowe |
|---|---|---|---|---|---|
| 6. 7. | z Le Havre | do Le Havre | 8. 7. | De la Salle | Cie Generale |
| 20. 7. | " " | " " | 22. 7. | S. S. Pologne | Transatlantique |

## Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

| Do Gdańska zawinął, zawinie data | skąd | Z Gdańska odpłynie dokąd | data | Nazwa okrętu | Towarzystwo okręt. wzgl. makler |
|---|---|---|---|---|---|
| 17. 7. | z Nowego Jorku | do Nowego Jorku | 23. 7. | Estonia | Baltic America Line |
| 10. 7. | " " | " " | 13. 7. | Baltriger | " |
| 12. 7. | " Londynu | " Londynu | 12. 7. | Baltara | Un. Baltic Corp. |
| 15. 7. | " " | " Kłajpedy i Lipawy | 15. 7. | " | " |
| 17. 7. | " Lipawy | " Londynu | 20. 7. | Edmee | " |



Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.